

20. März



2013

NEUE ORDNUNG 2013



Die Robin
HB-EZX gehört
wieder der
SGGL

EDITORIAL Unsere GV hat lange gedauert...	EASA LIZENZEN Was erwartet uns...	DIVERSES Infos und Termine
CHECKFLÜGE 2013 NEUE HANGAR-ORDNUNG	SAFETY BRIEFINGS Gehören zu jedem Briefing...	INFOS ZUM FLUGBETRIEB Die Saison 2013 startet

INFOBRIEF



HALLO ZUSAMMEN....

Lange hat sie gedauert, unsere diesjährige GV. Aber es galt auch viel zu diskutieren und zu entscheiden. Einstimmig wurde der Vorschlag des Vorstands angenommen, unser ehemaliges Schleppflugzeug Robin HB-EZX wieder von Dani Schnyder für CHF 90'000 zurückzukaufen.

Im Jahr 2012 waren unsere Flugzeuge eher unterdurchschnittlich ausgelastet. Diese Tatsache und der Kauf der Robin haben dazu geführt, dass auf den Kauf eines neuen Segelflugzeugs vorläufig verzichtet wird. Trotzdem wird uns die Flottenpolitik auch in Zukunft beschäftigen und der Entscheid ist nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben.

Trotz dem Zurückkauf der Robin werden wir die Remos vorläufig behalten und als zweiten Schlepper in Spitzenzeiten einsetzen. Dadurch wird sie aber in Zukunft auch vermehrt für Rundflüge zur Verfügung stehen.

Unser Frühjahrsarbeitstag fand bei winterlichen Bedingungen statt und vor dem Ausräumen musste zuerst einmal geschaufelt werden. Willkommen war da die warme und kräftige Gerstensuppe von Tobias. Wegen dem vielen Schnee konnten nicht alle Anhänger aus dem Hangar geräumt werden und einige Flugzeuge mussten noch in ihren Anhängern ausharren. Dank der folgenden Föhnwoche konnte dies dafür am letzten Samstag nachgeholt werden.

Unsere Hangar- Ordnung haben wir geändert, um alle unsere Doppelsitzer unterbringen zu können. Vorläufig bleibt die DG-300 im Anhänger. Dafür ist unsere DG-1000 nach dem Aufstecken der Aussenflügel in kurzer Zeit flugbereit. Unser Robin steht neu zuvorderst.



Besuch von Bad Ragaz während unserem Arbeitstag

Wegen Lieferschwierigkeiten verzögert sich der Einbau der neuen LX8000 Instrumente in unsere DG-500.

In den nächsten Monaten und Jahren stehen uns Fliegern einige Änderungen bevor. Unser bisheriges Lizenzwesen wird ins EASA- System überführt. Wer seinen Ausweis dieses Jahr erneuern muss, muss bereits den neuen Ausweis beantragen. In den nächsten 1-2 Jahren befinden wir uns in der Übergangszeit, während der einige noch den alten Ausweis haben und einige bereits den neuen. Bis nächsten Frühling müssen zudem alle unsere internen Reglemente angepasst werden. Wir werden in den nächsten Wochen noch einen internen Informationsanlass durchführen und ich werde ein paar Informationen bereits auf den nächsten Seiten einfließen lassen.

Dank dem Einsatz von unserem Fluglehrer Peter Bregg konnte unsere Segelfluggruppe bereits letztes Jahr die ‚Safety-Briefings‘ beim täglichen Flugbriefing einführen. Der Flugbetriebsleiter beauftragt einen Piloten ein Safety Thema kurz vorzustellen (2-3 Minuten). Die Informationen dazu findet ihr im Ordner im Hangarbüro, den unser Cheffluglehrer Fritz Tresch übersichtlich zusammengestellt hat. Im entsprechenden Monat wird das oberste Briefing gewählt und nach der Durchführung als Letztes im entsprechenden Monat wieder abgelegt. So werden fortlaufend neue Themen repetiert. Diskussionen und Fragen sind natürlich erlaubt und erwünscht.

Auf den folgenden Seiten habe ich ein paar Safety- Briefings vom Segelflugverband eingefügt. Alle anderen Themen findet ihr im Hangarordner oder unter: [Safety Briefings Segelflugverband](#)

Euer Obmann Thomas

Oster-
Windentage
29./31.03.2013

Windentage
mit Buochsern
20./21.04.2013

Fly-In Buochs
11./12.05.2013



ZIELLANDE- KONKURRENZ 2012



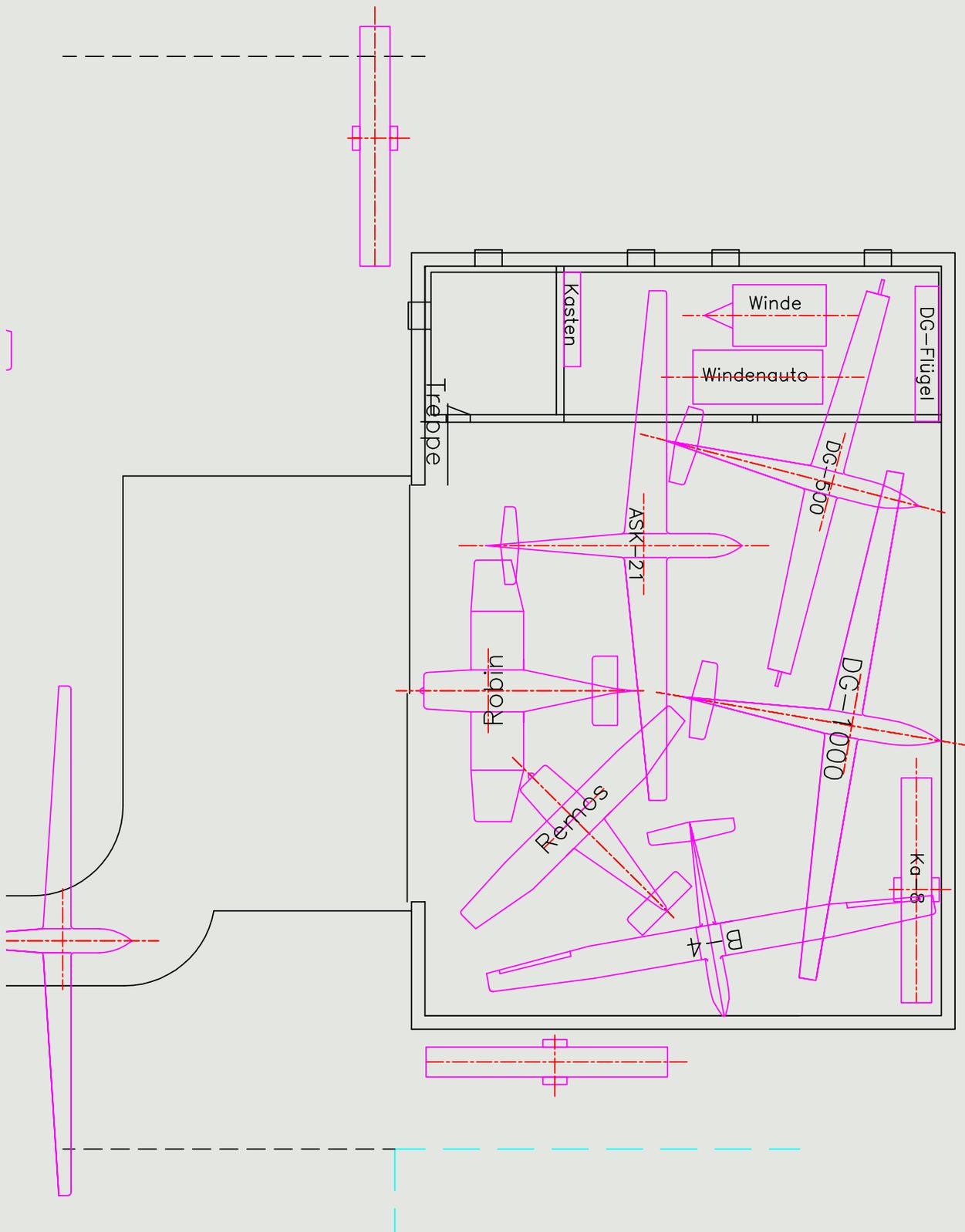
**Patrick Häusler hat
am 12.03.2013 beim Experten
Ruedi Wissmann die
Segelflugprüfung bestanden**



**Es hat noch viel Schnee
Anfangs März 2013**



NEUE HANGAR-ORDNUNG (AB MÄRZ 2013)



CHECKFLÜGE 2013

- Die Checkflüge müssen wie jedes Jahr bis zum 15. Mai in jeder Startart durchgeführt werden (Schlepp + Winde).
- Die Ausweise und das Flugbuch dem Fluglehrer unaufgefordert zeigen.
- Den Kopf des unten stehende Formulars vor dem Flug ausfüllen und dem Fluglehrer geben (liegen im Hangarbüro auf).
- Der Checkflug muss im Flugbuch und auf der Liste an der Bürotüre vom Fluglehrer visiert werden.
- Piloten, die Wölbklappen- Flugzeuge fliegen, sollten den Checkflug wenn möglich auf der DG-500 durchführen.
- Wenn während dem Checkflug ein Vrillentraining gewünscht wird, sollte der Checkflug mit der DG-1000 durchgeführt werden.



Fluglehrer Checkliste für Jahres-Checkflüge (2013)

Pilot: Name: Vorname:
 Ausweis Nr. Gültig bis:

Fluglehrer: Name: Vorname:
 Ausweis Nr. Gültig bis:

Schwerpunkte für Checkflüge Saison 2011:
 - Fliegen am Hang
 - Erfliegen des Gleitwinkels

Checkpunkte	erfüllt	nicht erfüllt
1 Startcheck gem. Checkliste SGG Glarnerland	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 Departure Briefing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 Start bis Sicherheitshöhe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 Schlepp mit Schleppflugzeug oder Winde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 allgemeine Flugzeugführung (Abkippübung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 Fliegen am Hang / Luftraumüberwachung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 Vom Flugplatz wegfliegen bis Trichterrand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 Landeinteilung ab Einflug in den Abkreisraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 Finale, Ziellandung und Ausrollphase	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Checkflug bestanden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Debriefing / Bemerkungen / Verfügungen

Datum Unterschrift Fluglehrer Unterschrift Pilot

Bitte das ausgefüllte Formular in den Briefkasten (Chef-Fluglehrer) einwerfen.

Vieln Dank für die Zusammenarbeit im Namen der Sicherheit.

GÜLTIGKEIT DES AUSWEISES (ALTES REGLEMENT)



Jeder Pilot ist selber verantwortlich, dass er die gesetzlichen Bedingungen und Mindestanforderungen für das Führen eines Flugzeugs erfüllt.

Unten stehend findet ihr eine Auflistung der wichtigsten Punkte:

-> Gilt nicht für die neuen EASA- Ausweise (siehe nächste Seiten)

(Auszug aus den Safety- Briefings vom letzten Jahr von Peter Bregg)

Ziel:

Kenntnisse aller Bedingungen, die für das selbständige Benützen eines Segelflugzeuges nötig sind

Bedingungen des BAZL (Gemäss RFP und Mitteilungen des BAZL)

Gültiger Segelflugausweis (Ablaufdatum beachten)

Erneuerungsbedingungen

12 Flugstunden und 12 Landungen in den letzten 24 Monaten

6 Flugstunden und 6 Landungen in den letzten 12 Monaten

Motorflugstunden können bis zur Hälfte angerechnet werden

Bei einer Flugerfahrung von über 350 h (daran können bis zu 175 h Motorflug angerechnet werden) reduzieren sich die Flugleistungen auf die Hälfte.

Aktuelles Arztattest ab 60 Jahren. (Nicht älter als 2 Jahre)

Einweisung auf das zu fliegende Segelflugzeug **abgeschlossen** und im Flugbuch eingetragen

Aktuelles Flugtraining erfüllt

In der vorgesehenen Startart müssen in den letzten 12 Monaten 3 Flüge ausgeführt worden sein oder ein bestandener Kontrollflug

Für den Start im Flugzeugschlepp mit der Schwerpunktkupplung müssen 5 Schleppstarts in den letzten 6 Monaten nachgewiesen werden oder ein Kontrollflug in den letzten 3 Monaten

Für Passagierflüge

6 Flüge in den letzten 6 Monaten oder 3 Flüge in den letzten 3 Monaten

Flugzeiten an Bord eines motorisierten Segelflugzeuges müssen im Segelflugbuch eingetragen werden

Diese Bedingungen sind die Minimalbedingungen. Der Pilot darf das Segelflugzeug nur benutzen wenn er auf dem betreffenden Segelflugzeug eine Prüfung, eine Umschulung oder eine Einweisung bestanden hat und das Segelflugzeug in seinem Flugbuch eingetragen ist.

Der Pilot muss mit der Führung des betreffenden Segelflugzeuges vertraut sein und dessen Ausrüstung und Flugeigenschaften kennen.

Wenn der Ausweis abgelaufen ist, gilt der abgelaufene Ausweis als Übungserlaubnis. Diese Flüge dürfen nur unter der Aufsicht und mit Auftrag eines Segelfluglehrers durchgeführt werden.

Piloten über 60 Jahre müssen ein aktuelles Arztattest haben. (Nicht älter als 2 Jahre)

Zusätzliche Bedingungen der Segelfluggruppe

Checkflug für das laufende Jahr bestanden bis zum 31.05.2013

Umschulungsbedingungen erfüllt

Die Einführung der neuen EASA- Lizenzen in den nächsten 2 Jahren wird einige Neuerungen mit sich bringen. Einige Dinge werden einfacher geregelt sein als heute und andere Punkte sind mit mehr Auflagen verbunden. Jeder Pilot muss sich damit beschäftigen und auseinandersetzen.

Die neuen Lizenzen sind lebenslang gültig und jeder Pilot ist selber verantwortlich, dass er ein gültiges Medical hat und eine genügende Flugerfahrung in den letzten 24 Monaten vor dem nächsten Flug vorweisen kann (rollend - 5h und 15 Starts als PIC, sowie 2 Schulungsflüge).

Hier noch eine Zusammenfassung der wichtigsten Punkten zu den neuen EASA-Lizenzen (von Peter Bregg).

EASA-Segelflugglizenzen European Aviation Security Agency

Neue Begriffe:	Segelflugzeug	reines Segelflugzeug
	Motorsegler	Selbststarter und Flautenschieber
	TMG	Reisemotorsegler
	Gewerbsmässig	Gegen Entgelt

2 Segelflugglizenzen:

LAPL: Light Aircraft Pilot Sailplane License gültig in den EASA-Ländern

SPL: Sailplane Pilot License Weltweit gültig

Lizenzen sind lebenslänglich gültig. Medical und Training müssen selbst überprüft werden

Medical: für SPL Class 2, gültig bis 40 5 Jahre, bis 50 2 Jahre, ab 50 1 Jahr.
für LAPL einfacheres Medical bei Fliegerarzt. Bis 40 5 Jahre, ab 40 2 Jahre

Ausbildung: 15 Std (max 7 Std auf TMG) Streckenflug 50 km solo oder 100 km Dpst.

TMG-Ausbildung: Mindestens 6 Flugstunden, angemessene theoretische Ausbildung, mündliche Prüfung vor dem Prüfungsflug

Neue Mindestalter: Kein Mindestalter für den Schulungsbeginn

1. Alleinflug ab 14 Jahre
- Segelflugprüfung ab 16 Jahre,
- PAX-Flüge gegen Entgelt 18 Jahre

Schulung in einer ATO: (Approved Training Organisation). Einführung bis April 2014

Paxflüge: Mit LAPL(S) ohne Entgelt nach 10 h oder 30 Starts, keine Prüfung nötig
Gewerbsmässig gegen Entgelt mit SPL und Medical Class 2
Mindestalter 18 Jahre, 75 Std, 200 Starts, Flugprüfung mit Examiner

Theorie: Muss in einer ATO durchgeführt werden. Kein Selbststudium möglich
9 Fächer (Neu zusätzlich RTF, ohne Sprachtest)
6 Sessionen möglich innerhalb von 18 Monaten
4 Versuche möglich, gültig 2 Jahre ab letzter Prüfung

Erneuerung: LAPL und SPL in 24 M 5 Std und 15 Start als PIC, 2 Schulflüge
TMG in 24 M 12 Std, 12 Start und Ldg, 1 Schulflug 1 Std.

Termin: Der Austausch der Segelflugglizenzen auf LAPL oder SPL muss bis April 2015 abgeschlossen sein

Schleppen als Schlepp-Pilot: Mit LAPL oder SPL und TMG-Erweiterung möglich
30 Flugstunden und 60 Starts nach der Flugprüfung
10 Schleppflüge, mindestens 5 mit FI, theoretische Ausbildung
Für Nichtsegelflieger zusätzlich 5 Schleppstarts im Segelflugzeug

Wie erwirbt man eine EASA-Lizenz:

Medical, Formular und Bestätigung der Ausbildung in den Kenntnissen EASA an das BAZL senden

30.1.2013/Bregg

Unten stehend habe ich ein paar Informationen zu den neuen EASA- Lizenzen herausgepickt. Die wichtigsten weiteren Informationen findet ihr auf der [Homepage des Segelflugverbands](#) und an einem der nächsten Informationsanlässe der verschiedenen Segelfluggruppen (Pflichtbesuch für 1. Erneuerung).



Fortlaufende Flugerfahrung Segelflug

Die beiden **Lizenzen LAPL(S) und SPL** bleiben **immer gültig!**

Die Rechte dürfen aber nur ausgeübt werden, wenn in den **letzten 24 Monaten** vor dem geplanten Flug:

- auf Segelflugzeugen oder Motorseglern (**exklusive** TMG) mindestens **5 Stunden und 15 Starts als PIC** absolviert wurden und
- **2 Schulungsflüge** mit einem Fluglehrer nachgewiesen werden
- Ein **gültiges Medical** vorhanden ist.
- In der vorgesehenen Startmethode 5 Starts in den letzten 24 Monaten durchgeführt wurden
- Fehlende Starts müssen unter Aufsicht nachgeholt werden
- **Jeder Pilot muss vor dem Flug sein aktuelles Training überprüfen!**

Ausbildungskurs EASA Part-FCL/Part-MED für Segelflieger
BAZL/SBFP & Segelflugverband der Schweiz, Januar 2013



12



Beförderung von Fluggästen

Ein Pilot darf ein Luftfahrzeug im gewerblichen Luftverkehr oder zum Transport von Fluggästen nur betreiben, wenn er in den **letzten 90 Tagen** vor dem geplanten Flug mindestens **3 Starts, Landeanflüge und Landungen** in einem Luftfahrzeug desselben Musters oder derselben Klasse absolviert hat.

Wenn das Training nicht genügt, müssen die fehlenden Flüge zuerst nachgeflogen werden.



Zusammenfassung

- Alle bestehenden nationalen Segelfluglizenzen müssen bis zum 8. April 2015 in EASA Lizenzen umgewandelt werden.
- Alle Segelflugpiloten müssen eine regelmässige fliegerärztliche Untersuchung gemäss LAPL-Medical oder Medical Class 2 durchführen.
- Je nach Medical kann eine LAPL(S) oder eine SPL beantragt werden.
- Eine LAPL(S) ist nur innerhalb der EASA-Länder gültig und es sind Einschränkungen mit zahlenden Gästen bei Passagierflügen vorhanden.
- Eine SPL ist weltweit gültig. Passagiere können gegen Entgelt befördert werden, sofern der Pilot die dafür erforderlichen Bedingungen erfüllt.
- Fluglehrer und Examiner müssen eine SPL besitzen und können für ihre Aufwendungen entschädigt werden.
- Eine EASA Lizenz wird ausgestellt, wenn eine entsprechende Ausbildung gemacht wurde und ein gültiges Medical vorhanden ist.

AUSWEIS-ERNEUERUNG PART-FCL (AB 2013)

Der Austausch der Segelflugglizenzen auf LAPL oder SPL (EASA-Lizenz) muss **bis April 2015** abgeschlossen sein.

Mit folgendem Formular kann eine Part-FCL Lizenz bei einer Erneuerung beim BAZL beantragt werden. Folgende Dokumente sind für eine Erneuerung nötig:

- **Medical**
- **Ausgefülltes Formular (siehe unten) -> [BAZL- Seite](#)**
- **Bestätigung der Ausbildung in den Kenntnissen der EASA (Seite 2 vom Formular) -> unterschrieben von Flugschule**

 <p>Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra</p> <p>Swiss Confederation</p>	<p>Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications DETEC Federal Office of Civil Aviation FOCA Safety – Division Flight Personnel 3003 Bern</p>
--	--

Application for conversion of a national Swiss licence to a Part-FCL licence	Applicant's Swiss licence number: <input style="width: 100%;" type="text"/>
---	---

SAILPLANE PILOT LICENCE

Applicant last name: _____ first name: _____ date of birth: _____

place of birth: _____ place of origin: _____ nationality: _____

private address: postal code: _____ city: _____ street: _____

phone/fax home: _____ phone/fax office: _____

e-mail: _____

signature of applicant: _____ place: _____ date: _____

Summary of conditions for conversion of a national Sailplane pilot licence to a Part-FCL SPL or to a Part-FCL LAPL(S)

EASA requirements for:

LAPL(S)

a) Medical certificate Part-MED LAPL

b) Radiotelephony UIT or National (if applicable)

c) Demonstrate knowledge of the relevant parts of EASA Part-FCL
(must be confirmed on side 2 of this form by the flight school)

EASA requirements for:

SPL

a) Medical certificate Part-MED Class 2

b) Radiotelephony UIT or National (if applicable)

c) Demonstrate knowledge of the relevant parts of EASA Part-FCL
(must be confirmed on side 2 of this form by the flight school)

SELF-DECLARATION:

I confirm to comply with the requirements for the following **launch method(s)**

aero tow

winch launch

self launch

bungee launch

car launch

name: _____ signature of applicant: _____

date and place: _____

FOCA Form 62.070_10.2012 1/2

UMSCHULUNG / TRAINING

Unser aktuelles Benutzungs- und Umschulungsreglement findet ihr auf unserer [Homepage im Mitglieder teil unter „Statuten und Reglemente“](#).

Hier ein kleiner Auszug:

8. Mindestanforderungen u. Umschulungsbedingungen für die Benutzung der Gruppenflugzeuge

8.1. Rayons für Umschulungen und Trainingsflüge

Die zum Umschulungsprogramm gehörenden Trainingsflüge, welche in Absprache mit dem Fluglehrer erfolgen, müssen in nachfolgenden Rayons durchgeführt werden:

- Rayon 1:** Gleitbereich des Flugplatzes Mollis mit einem Gleitwinkel nicht grösser als 1:20
- Rayon 2:** Gleitbereich eines Flugplatzes (Mollis, Schänis, Bad Ragaz, Hohenems, Wangen-Lachen u.a.) mit einem Gleitwinkel nicht grösser als 1:20. Das Mitführen der entsprechenden Sicht-Anflugkarten aus den AIP wird empfohlen
- Rayon 3:** Flüge ausserhalb des Gleitbereichs von Flugplätzen. Bei Flügen im Rayon 3 und ins Hochgebirge muss der Pilot eine Alpeinweisung nachweisen können (s. Kpt. 6)

8.2. Mindestanforderungen für Umschulungs- und Trainingsflüge (FL = Fluglehrer)

Jeder Pilot wird jährlich bei Saisonbeginn, spätestens aber vor dem 15. Mai am Doppelsteuer durch einen Fluglehrer der SG GLARNERLAND mit dem Checkflug überprüft. **Für eine aktive Startbewilligung muss für jede bewilligte Startart (Flugzeugschlepp, Windenstart) ein separater Überprüfungsflug erfolgreich bestanden sein.** Dies gilt auch für die in der Gruppe fliegenden Privat-Piloten. Wer bis zum 15. Mai seinen Checkflug nicht erfolgreich absolviert hat, wird vorübergehend mit Startverbot belegt.

Alle Stunden und Starts verstehen sich nach dem Erwerb des Segelfugausweises.

In begründeten Spezialfällen können Ausnahmen vom Cheffluglehrer bewilligt werden.

	UMSCHULUNGS- und EINWEISUNGS-Anforderungen	BENÜTZUNGS- ANFORDERUNGEN		
		RAYON 1 Trainingsflüge	RAYON 2	RAYON3 Streckenflüge
Startart Winde/ Schlepp	Gem. BAZL	Jährlicher Checkflug für jede Startart spätestens bestanden vor dem 15. Mai Piloten, welche Flugzeuge mit Wölbklappen fliegen, müssen den Checkflug auf einem Doppelsitzer mit Wölbklappen bestehen		
ASK-21			<ul style="list-style-type: none"> mind. 2 h im Rayon 1. Schüler nach Ermessen FL. 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung und Alpeinweisung abgeschlossen. 5 h im Rayon 2 in den letzten 12 Mt.
B-4	Erster Alleinflug absolviert <ul style="list-style-type: none"> Beginn Umschulung nach Ermessen FL 		<ul style="list-style-type: none"> mind. 2 h im Rayon 1. Schüler nach Ermessen FL. 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung und Alpeinweisung abgeschlossen. 5 h im Rayon 2 in den letzten 12 Mt.
DG-300 ASW-19	Mind. 15 h in den letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung auf B-4 erfolgreich abgeschlossen. 		<ul style="list-style-type: none"> mind. 2 h im Rayon 1. 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung und Alpeinweisung abgeschlossen. 5 h im Rayon 2 in den letzten 12 Mt.
DG-1000	Mind. 50 h u. 20 LDG <ul style="list-style-type: none"> Umschulung auf DG-300, ASW-19 oder gleichwertiges Flugzeug abgeschlossen. 		<ul style="list-style-type: none"> mind. 2 h im Rayon 1. 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung und Alpeinweisung abgeschlossen. 5 h im Rayon 2 in den letzten 12 Mt.
DG-500	Mind. 50 h u. 30 LDG <ul style="list-style-type: none"> Umschulung auf DG-300, ASW-19, DG-1000 oder gleichwertiges Flugzeug abgeschlossen. 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt.	Mind. 20 h in letzten 12 Mt.	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung und Alpeinweisung abgeschlossen. 5 h im Rayon 2 in den letzten 12 Mt.
PAX- Flug Siehe auch Kapitel 2	BAZL- Richtlinien (30 h) <ul style="list-style-type: none"> Umschulung abgeschlossen 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung abgeschlossen 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung abgeschlossen 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung und Alpeinweisung abgeschlossen. 5 h im Rayon 2 in den letzten 12 Mt.
Föhnflug Siehe auch Kapitel 5	Mind. 50 h <ul style="list-style-type: none"> Umschulung abgeschlossen 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung und Föhneinweisung abgeschlossen 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung und Föhneinweisung abgeschlossen 	Mind. 20 h in letzten 12 Mt. <ul style="list-style-type: none"> Umschulung, Föhneinweisung und Alpeinweisung abgeschlossen. 5 h im Rayon 2 in den letzten 12 Mt.
Schlepp-Pilot Siehe auch Kapitel 10	Mind. 30 h / 60 Starts nach PPL <ul style="list-style-type: none"> Umschulung abgeschlossen + 10 h auf Schleppflugzeugmuster 	Mind. 6h / 6 LDG in letzten 12 Mt.: <ul style="list-style-type: none"> Mind. 5 Schleppflügen in den letzten 24 Mt. Zusätzlich Föhnschlepp: Föhneinweisung abgeschlossen + mind. 12h in letzten 12 Mt. 		

SAFETY- BRIEFING: GLEITWINKEL

Auf den folgenden Seiten habe ich zwei Beispiele von Safety- Briefings herausgepickt. Sie sollen euch auf verständliche Art und Weise die wichtigsten Punkte zu einem Thema wieder in Erinnerung rufen.

Alle anderen Themen findet ihr im Ordner im Hangar oder unter: [Safety Briefings Segelflugverband](#)

Gleitwinkel bei Gegenwind und / oder Abwind (1/2)

Die Gleitleistung unserer Flugzeuge wird bei Gegenwind und/oder Abwinden überschätzt

Unsere Filser-Geräte berechnen notwendige Höhen mit aktuellem Wind

- Der Wind kann aber lokal sehr unterschiedlich sein
- Die Filser sehen Abwind-Bereiche nicht voraus
- Die Filser rechnen mit dem Gleitwinkel unseres Flugzeuges – in den Bergen müssen wir aber einen deutlich konservativeren Wert (i.d.R. 1:20) verwenden

Die Filser-Geräte können uns falsche Sicherheit vortäuschen!

Dies kann, insbesondere in den Bergen oder in schwierigem, schlecht landbaren Gegenden zu ungemütlichen Situationen führen: reicht es mir noch zum nächsten Flugplatz? sicheren Aussenlandefeld? Oder rettet mich nur noch mein Glück?

Frage: wie ändert sich der Gleitwinkel eines Duo Discus (Annahme: bei ruhiger Luft 1:40 bei 100 km/h)

- Bei 10 km/h Gegenwind?
- Bei 1m/s Sinken?
- Bei 10 km/h Gegenwind und 1 m/s sinken?



Segelfluggruppe
Lenzburg

Safety-Talk

Autor: Stefan Meier

Datum: 26.03.2010

Slide 1

Gleitwinkel bei Gegenwind und / oder Abwind (2/2)

	Gegenwind (km/h)	0	10	20	30	40
Sinken (m/s)						
0		40	36	32	28	24
0.5		23	21	19	16	14
1		16	15	13	11	10
1.5		13	11	10	9	8
2		10	9	8	7	6
2.5		9	8	7	6	5
3		8	7	6	5	5

- Die Gleitzahl unseres Flugzeuges nimmt in Abwinden sehr schnell ab und unterschreitet schnell 1:20 (Abwinde > 0.8 m/s) !
- Bei Gegenwind ist die Abnahme unserer Gleitzahl weniger dramatisch, aber trotzdem spürbar
- In schwierig landbarem Gelände
 - Bleiben wir hoch und rechnen mit Gleitwinkel 1:20!
 - Hinterfragen wir die Filser-Angaben besonders kritisch (ist der angezeigte Wind repräsentativ auf meiner gewählten Flugstrecke?)
- Berechnung der notwendigen Höhe für x km Strecke bei 1:20: **Höhe (m) = x mal 50**



Segelfluggruppe
Lenzburg

Safety-Talk

Autor: Stefan Meier

Datum: 26.03.2010

Slide 2

SAFETY- BRIEFING: FLIEGEN AM HANG 1

Viele Unfälle der letzten Jahre haben gezeigt, dass diese **durch zu langsames Fliegen** verursacht wurden und dies oft an thermisch schwachen Tagen oder unter schwierigen Wetterverhältnissen. Ein paar wenige Massnahmen können die Flugsicherheit massiv erhöhen:

- **Safety-Briefing:** sensibilisiert auf verschiedenen Themen und regt zum Nachdenken an
- **Flugvorbereitung:** Diese sollte damit beginnen, dass sich jeder Pilot im Klaren ist, ob er flugtauglich ist, ob er sich wohl fühlt und gesund ist, ob er Stress hat, wie sein aktuelles Training ist, weiss wie sich das Wetter entwickeln könnte etc.
- **Optionen offen halten:** Überlegtes Handeln während dem Flug, dass heisst, wir wissen zu jeder Zeit was wir wollen und wo wir sind. Wir haben mehrere Optionen: wenn der Aufwind nicht da ist, wo wir ihn erwarten, werden wir nicht nervös, weil wir ja mindestens eine weitere Option haben (z.B. Genügend Höhe für eine weitere Aufwindsuche, Abgleiten auf einen Flugplatz, geeignetes Aussenlandefeld, etc.)



Fliegen am Hang

Ziel: Eigenheiten und Gefahren des Hangfliegens kennen

Hangfliegen heisst: Fliegen in Bodennähe, häufig mit anderen Segelflugzeugen zusammen.

Die optimale Geschwindigkeit

Ein Strömungsabriss nahe am Gelände ist gefährlich, deshalb muss die Fluggeschwindigkeit angepasst werden. Die Mindestgeschwindigkeit ist abhängig vom Wind (laminar oder turbulent) und der Hangform (gleichförmiger Hang oder Einschnitte und andere Unregelmässigkeiten).

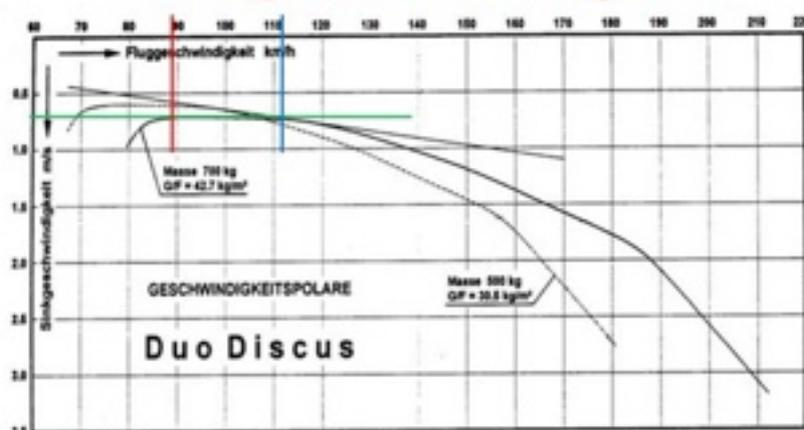
Jede Flugbewegung gegen den Hang kann schnell kritisch werden und muss deshalb vermieden werden. Konkret bedeutet das:

immer vom Hang weg drehen, nicht tief am Hang kreisen.

Die Geschwindigkeitspolare

Die modernen Segelflugzeuge haben einen flachen Verlauf der Geschwindigkeitspolare im Langsamflug. Bei einem Duo-Discus ist das geringste Sinken zwischen 90 und 110 km/h gleich gross. Im Interesse der Flugsicherheit muss am Hang immer eine höhere Geschwindigkeit gewählt werden.

Langsames fliegen



Januar 2013

SAFETY- BRIEFING: FLIEGEN AM HANG 2



Der Hangabstand

Der sichere Hangabstand ist nicht immer gleich gross. Die Turbulenzen, die Hangform, das Flugverhalten des Flugzeuges und die aktuelle Form des Piloten (Erfahrung, Trainingsstand, Müdigkeit etc.) sind die Faktoren, welche die minimale Distanz definieren.

Kabel

Diese tödliche, unsichtbare Gefahr lauert über vielen Hängen!

Das heisst für uns: immer daran denken, sobald sich unser Flugzeug auf einen Hang zu bewegt. Es gibt gefährlichere und weniger gefährliche Hänge, aber **nirgends** eine Garantie für Kabelfreiheit. Ich verweise hier auf die Broschüre über die Gefahren im Gebirgsflug.

Hangflugregeln

Die Hangflugregeln müssen konsequent eingehalten werden, bei schlechter Sicht sind andere Flugzeuge erst spät erkennbar. Das Wichtigste:

Rausschauen und defensiv fliegen!

Das Flugzeug, das den Hang zur Rechten hat, hat Vortritt (es kann nämlich nicht nach rechts ausweichen). Vor jedem Eindrehen: Blick zurück, während dem Eindrehen diesen Blick mehrmals wiederholen.

Überholen (in der Schweiz verboten, in anderen Ländern erlaubt): sehr vorsichtig! Genügend Abstand, jederzeit bereit zum Ausweichen. Es könnte aber auch ein Flugzeug *hinter uns* am Überholen sein, dem unsere Ausweichbewegungen in den Flugweg kommen könnten...

An gewölbten, unübersichtlichen Hängen (für diejenigen, die es kennen: Cheval Blanc): nicht zu nah fliegen, an möglichem Gegenverkehr denken.

Gleitschirmen lassen wir am Hang den Vortritt, sie können weniger gut ausweichen.

Januar 2013

Ganz wichtig ist auch, dass die Abkippschwindigkeit, mit zunehmender Querlage massiv zunimmt. Dazu mehr Informationen auf der nächsten Seite...

SAFETY- BRIEFING: MINIMALGESCHW.

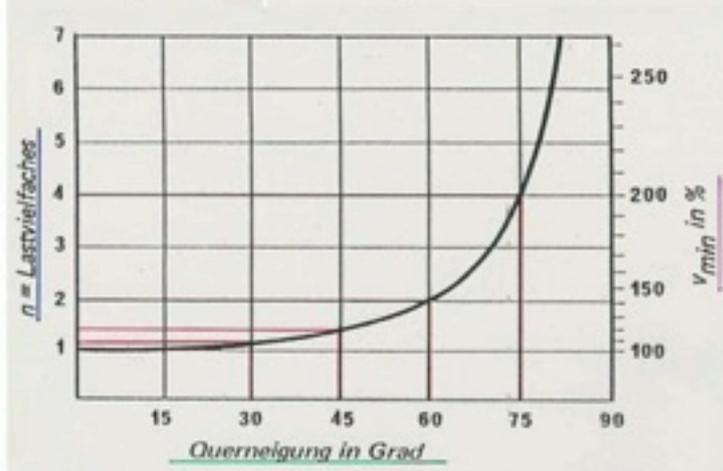
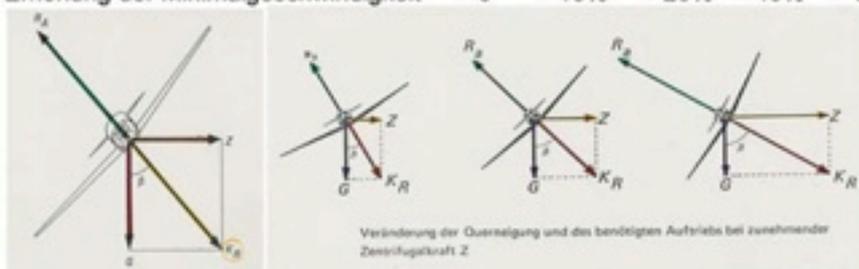
Die Minimalgeschwindigkeit in der Kurve

Ziel: Sichere Durchführung von Kurven mit grosser Querlage

Die Kräfte in der Kurve

Zusätzlich zum Gewicht entsteht beim Kurvenflug eine Kraft, die mit zunehmendem Auftrieb kompensiert werden muss. Die Minimalgeschwindigkeit wird dadurch erhöht gemäss untenstehender Tabelle:

Querlage	0°	30°	45°	60°	75°
Erhöhung der Minimalgeschwindigkeit	+ 0	+ 10%	+ 20%	+ 40%	+ 100%



Beispiel eines aktuellen Gruppenflugzeuges:

Flugzeug:

z.B. ASK-21	V min	im Geradeausflug	75 km/h km/h
"	"	30° Querlage	82 km/h km/h
"	"	45° Querlage	90 km/h km/h
"	"	60° Querlage	105 km/h km/h
"	"	75° Querlage	150 km/h km/h

August 2012

INFOS ZUM FLUGBETRIEB

Wie jedes Jahr hier noch ein paar Infos zum Flugbetrieb:

Schleppen

- Informiert den Schlepppilot, wenn Ihr Wasser in den Flügeln geladen habt.
- Das Seil sollte zwischen dem Schleppflugzeug und dem Segelflugzeug schlangenförmig ausgelegt werden.
- Wenn das Ersatz- Schleppseil benutzt wurde, dies bitte dem Materialwart melden.
- „Seil anziehen und starten“ (Seil gestreckt melden nicht nötig, um den Sprechfunk nicht unnötig zu belasten)
- Wenn der Schlepppilot klinkt -> Startabbruch -> Segelflugpilot klinkt ebenfalls.
- Die Geschwindigkeitsanzeige im Segelflugzeug zeigt etwa 10 km/h weniger an als im Remos.
- Reinigung des Schleppflugzeugs:

am Wochenende	-> Schlepppilot
Unter der Woche	-> Segelflugpilot
- Schleppflugzeug am Schluss nur 1/2 tanken.
- Die max. Anhängelast vom Remos beträgt 650kg (Leergewicht DG500/22: 445kg)
- Der Remos und der Robin benützen unterschiedliches Motorenöl (wichtig!)
- Schleppseil Remos: die rote Klinke wird beim Remos eingehängt.
- 8-i Schlepps um 11h58 besser über der Linthebene durchführen.
- Je nach Windsituation ist es besser die DG500 und andere schwere Segelflugzeuge ganz vom Pistenanfang zu schleppen, was 250m mehr Piste ergibt.
- bei Föhn / Gegenwind grösser 25 kts / Seitenwind grösser 15 kts mit dem Remos nicht mehr schleppen. Als Alternative steht der Robin, die Winde, die Maule oder die Turbinen- Bravo von Schänis zur Verfügung. Die Verantwortung für den Schleppzug liegt beim Schlepppiloten. Der Schlepppilot braucht auch eine Föhneinweisung!
- Im Schlepp sollte die volle Konzentration beim Fliegen liegen und keine Programmierungen von Rechnern oder andere Manipulationen durchzuführen.
- Für Schlepps unter der Woche sollten die Segelflieger sicherstellen, dass der Remos genügend Benzin getankt hat, das Tankwägeli nicht leer ist und der Remos abends nicht mit leerem Tank hangariert wird.

Segelflug

- Schaut wieder einmal in den Flugbetriebsordner und die Flughandbücher.
- Auf dem Dach der Linth Air Service ist ein Drehlicht montiert, dass mit 3x Drücken auf die Sprechaste aktiviert wird
- Der Flugbetriebsleiter trägt die Sicherheitsweste und hat das mobile Funkgerät bei sich (wichtig!).
- Der Flugbetriebsleiter sollte sich am Morgen persönlich bei der Linth Air Service und bei der Heli Linth über deren Einsätze informieren.
- Achtet auf die Schwerpunktage Eures Segelflugzeugs (Minimal/maximal Gewicht). Je nachdem braucht es nicht viel, um ausserhalb zu liegen (z.B. angezogene Beine)
- DABS (Kosif) und Notam immer herunter laden (Flugbetriebsleiter am Wochenende, ansonsten Pilot).
- Beachtet die empfohlenen Klappenstellungen im Flughandbuch der verschiedenen Flugzeuge
- Für 2013 sind nur kleine [Luftraumänderungen](#) zu erwarten.
- Bei Doppelsitzerflügen bitte vor dem Flug festlegen, wer der Kommandant ist. Die Verantwortung trägt immer der dienstältere Pilot (unabhängig dem aktuellen Training)

Checkflug

- Zeigt dem Fluglehrer unaufgefordert Euer Flugbuch und Euren Ausweis.
- Wenn Ihr Klappenflugzeuge fliegt, den Checkflug auf der DG500 absolvieren.
- Der Checkflug muss bis zum 15. Mai 2012 absolviert sein.
- Der Checkflug muss vom Fluglehrer im Flugbuch und auf der Liste beim Büro visiert werden.

Diverses

- Es dürfen keine Fahrzeuge beim Hangar oder im Hangar parkiert werden (auch unter der Woche)! Fahrzeuge auf den eingezeichneten Parkplätzen auf dem Rollweg parkieren. Besten Dank!
- Die Zufahrt zum Hangar mit Privatfahrzeugen sollte nur in Ausnahmefällen stattfinden. **Bitte nicht über die Wiese fahren!** Beim Rollweg Absperrung beachten.
- Es sollte immer nur ein startbereites Flugzeug auf der Piste stehen. Alle anderen Flugzeuge sollten wenn möglich 15 m vom Pistenrand entfernt parkiert werden.
- Alle Aktivmitglieder der Segelfluggruppe Glarnerland inklusive der Schüler müssen Mitglied des Aero- Clubs sein. Der Aero- Club Schweiz ist unterteilt in verschiedene Regionen. Unsere Gruppe wird vom Aero- Club Ostschweiz vertreten (www.aeroclub-ostschweiz.ch/seiten/home.html). Er setzt sich für unsere Anliegen ein und die Vertreter arbeiten ebenfalls ehrenamtlich.
- Schaut Euch ab und zu die Homepage vom Segelflugverband (www.segelfliegen.ch) an. Sie bietet viele interessante Themen und Informationen und ist sehr empfehlenswert.

- Unser Materialwart Peter Schindler begleitet die Solar Impulse für 6 Monate durch Amerika. Während seiner Abwesenheit wird er kompetent von Herbert Schifferle und Georg Cavigelli vertreten.
- Die DG-500 und die ASW-19 haben Flügelendrädchen bekommen.
- Die DG-500 wird vorne und hinten mit einem LX8000 ausgerüstet.
- Die DG-300 hat ein neues Interieur erhalten. Ebenfalls wurde das Rad und die Bremse ersetzt.
- Die B-4 hat eine Lackerneuerung erhalten.
- Unsere ASK-21 hat zwei neue Bordtaschen, damit beim nächsten Looping alles an seinem Platz bleibt.
- Eingaben für die Benützung von Gruppenflugzeugen ausserhalb des normalen Flugbetriebs (Ferien, Lager, Wettbewerbe etc.) bis Ende März schriftlich an Thomas Walt (twalt@gmx.ch).
- Umschulungen und Einweisungen auf den Robin haben mit Pascal Landolt oder Peter Bregg zu erfolgen.
- Der **Schlepppreis** für die 235 PS- **Maule** von Pascal beträgt **7.- CHF/Min** (siehe neue Tarifliste)
- Der **Touristikpreis** für den **Remos** bleibt unverändert bei **150 CHF/h** (siehe neue Tarifliste)
- Der **Touristikpreis** für die **Robin** HB-EXZ beträgt **270 CHF/h**. Schlepppiloten werden die ersten zehn Stunden (Robin-Umschulung/Training) zum ermässigten Tarif von **240.- CHF/h** verrechnet (siehe neue Tarifliste)
- Vom **24. - 27. April 2013** findet wieder die **AERO** in Friedrichshafen statt.
- Das **Windenwochenende** mit der SG Nidwalden findet vom **20. bis 21. April 2013** statt.
- Am **11. und 12. Mai 2013** werden wir ein **Aussenlandetraining in Buochs** durchführen (sehr empfehlenswert!)

Administratives:

- Wenn ein Mitglied nicht in der Lage ist die Rechnung innerhalb 30 Tagen zu bezahlen, bitte den Kassier informieren.
- Bitte die Startliste leserlich schreiben. Dies hilft unserem Kassier enorm!
- Bei Doppelsitzerflügen bitte angeben, wie der Flug/Landung verrechnet werden soll (wenn kein Hinweis steht geht die ganze Rechnung an den 1. Piloten)

Zukunft Flugplatz:

Seit dem 1. März ist die Ausschreibung für den zukünftigen Flugplatzhalter in Mollis publiziert. Der Zeitplan ist sehr ehrgeizig. Bereits am **17. Mai ist Abgabetermin** und im **August soll entschieden** werden. Alle Unterlagen findet ihr [hier](#). Der finanzielle Aufwand für den zukünftigen Betreiber wird sehr hoch eingeschätzt und basiert auf den bisher durchgeführten Studien. Kurzfristig wird mit **Investitionen von 1.1 Mio. CHF** gerechnet und längerfristig mit 6.4 Mio. CHF. Ob diese Zahlen realistisch sind, wird sich zeigen. Dem gegenüber stehen die Einnahmen des Flugplatzvereins von CHF 110'000 im Jahr 2012.

Es wird versucht, aus dem Flugplatzverein heraus unter Einbezug aller bisherigen Benutzer eine Kandidatur einzureichen. Welche juristische Form angestrebt wird (AG oder Genossenschaft) ist noch nicht bestimmt.

Auf jeden Fall wird das Jahr 2013 richtungsweisend sein für die Zukunft unseres Flugplatzes. Es bleibt zu Hoffen, dass nicht ein Weg wie in Samedan oder Saanen eingeschlagen wird, wo nur ein paar wenige das Sagen haben und Machtkämpfe den Alltag bestimmen.

Der Flugplatzverein hat in den letzten Jahren bewiesen, dass der Flugbetrieb auch mit minimalem finanziellem Aufwand sicher und effizient betrieben werden kann und dies unter Berücksichtigung von all den verschiedenen Interessen. Ich bin immer noch der Meinung, dass die Genossenschaftsform für den Weiterbestand die beste Lösung ist.

Betrieb Flugplatz:

Wie ihr an unserer GV von unserem Flugplatzleiter Dani Müller erfahren habt, stehen auch im täglichen Betrieb einige Herausforderungen bevor. Der ‚Run-up‘ der Motorflieger ist neu am Pistenanfang 01/19. Das Überfliegen unserer Segelflugzeuge auf der Piste im ‚Short Final‘ ist leider auch mit seitlicher Versetzung nicht mehr möglich. Verschiedene neue Möglichkeiten werden in naher Zukunft evaluiert, bevor entschieden wird. Dies könnte eine Verschiebung unserer Startposition sein oder eine Verschiebung des Landefeldes der Motorflugzeuge bei Segelflugbetrieb Richtung Norden. Sobald mehr Informationen vorhanden sind, werde ich euch informieren. Auf jeden Fall wird es dieses Jahr ein weiteres Audit durch das BAZL geben.

Wir müssen versuchen, die Benützungsdauer der Piste durch unsere Flugzeuge so tief wie möglich zu halten. Das heisst, die Startvorbereitungen sollten so weit wie möglich neben der Piste erfolgen und das Segelflugzeug erst unmittelbar vor dem Start auf die Piste gezogen werden. Es darf nur immer ein Segelflugzeug auf der Piste sein. Trotzdem möchte ich betonen, dass **die Sicherheit und eine seriöse Flugvorbereitung ohne Hektik oberste Priorität hat**. Unser Bestreben und unser Einsatz für einen effizienten und gut organisierten Flugbetrieb wird von verschiedenen Seiten positiv zur Kenntnis genommen.

Pascal organisiert unten stehenden Kurs am 3. April 2013



ecoflight gmbh · flugplatz · 8753 mollis

Fliegen mit dem iPad



Kursabend am 3. April 2013

Kursangebot

- Theoretische Ausbildung „Air Navigation pro“ – App, GPS
- Installation eAIP (CD Skyguide) auf das iPad
- Google Earth 3D Flugweg Logger
- Allgemeine Infos über nützliche Apps für die Flugvorbereitung & Planung
- Sicheres Arbeiten und Navigieren im Cockpit
- **In unserem Theorieraum in Netstal**

Kursunterlagen (bitte mitbringen)

- iPad
- Air Navigation App installiert "wenn möglich"
- Persönlicher Laptop & VFR CD Skyguide zur Installation, sofern vorhanden!
- Notizmaterial

Zeitlicher Umfang

- 1 Abend Theorieausbildung 19:00-22:00 LT
- min. 5 Teilnehmer pro Kurs

Kosten

- **Kosten pro Teilnehmer CHF 60.-** (exkl. Unterlagen, Barzahlung am Kursabend)
- Zusätzlicher Privatunterricht gemäss Aufwand und Ecoflight Preisliste

Anmeldung, Fragen

-Fluglehrer Pascal Landolt, info@snowpilot.ch , Phone 079 407 82 08

ecoflight gmbh	telefon	+41 (0)55 616 53 77	e-mail	info@ecoflight.ch
flugplatz	fax	+41 (0)55 616 53 76	skype	ecoflight
8753 mollis	mobile	+41 (0)79 646 54 54	web	www.ecoflight.ch

IMPRESSIONEN...

